

*Corvette Sting Ray L88 427/430 HP (C2) 1967*

**MOTORNYTT fredag 20 december**
**Föregående torsdag 19 december**

1. **Forskare: Skrota bilen efter elva år – för miljöns skull**
2. **Tesla planerar att bygga en halv miljon bilar om året i Berlin**
3. **Tesla Cybertruck blir förbjuden i Europa**
4. **Tesla Cybertruck har visats på en scen men nu får vi se den i sin rätta miljö**
5. **BMW i8 nummer 20 000 är byggd – våren 2020 upphör produktionen**
6. **Vi provkör "schizofräna" BMW i8 Roadster: Det bästa av två världar**
7. **Prov: Ford Mustang Mach-E – muskelbilen blir eldriven suv**
8. **Bekväm Audi med låga utsläpp – men högt pris**
9. **Provkörning av Renault Captur TCe 130**
10. **Svenske miljardärens nya Rolls-Royce - med en miljon stygn**
11. **Dubbeldäcken**
12. **Grattis Spider!**

# 1. Forskare: Skrota bilen efter elva år – för miljöns skull

**Av Jessica Rådne**

Publicerad 10 dec 2019 13:25

**Bilen har en optimal livslängd på elva år. Det menar forskare som har undersökt fördelarna med att kontinuerligt byta ut kärran mot en ny, med senaste miljövänliga teknik.**
**– Vi har mycket att vinna på att korta livstiden för en stor del av den befintliga fordonsflottan, säger Lars Nykvist, vd på Kvdbil.**



*Gamla kära kärror utgör ett hot mot miljön, menar forskare vid Chalmers industriteknik.*

När är det optimalt att - ur ett miljöperspektiv - skrota den gamla bilen och köpa en ny? Den frågan ställde sig forskare vid Chalmers industriteknik på uppdrag av bilauktionssajten Kvdbil.

Svaret är möjligtvis något kontroversiellt.

**LÄS MER:** Forskare varnar: Utsläppen ökar med fler bensinbilar

**Vinster i kortad livslängd**

För förutsatt att bilen återvinns samt byts ut mot en nyare bensindriven bil med bättre bränsleeffekt, är svaret elva år.

Forskarna understryker att beräkningarna är hypotesiska utifrån den kunskapsbas och data som finns tillgänglig för närvarande.

– Det visade sig att vi har mycket att vinna på att korta livstiden för en stor del av den befintliga fordonsflottan, säger Lars Nykvist, vd på Kvdbil.

**UNDERSÖKNINGEN I SIFFROR**

2 miljoner bilar i Sverige är mer än tio år gamla

400 000 ton CO2-ekvivalenter per år skulle sparas in, om dessa ersattes med nyare modeller med samma drivmedelsform

Att jämföra med de 550 000 ton CO2-ekvivalenter som inrikesflyget stod för år 2017

0,5 procent ökade utsläppen från vägtrafiken med under 2018

*Källa: Chalmers industritekniks beräkningar, på uppdrag av Kvdbil*

**Utsläppen ökade 2018**

Under 2018 ökade den svenska vägtrafikens utsläpp av koldioxid. Hela nio av tio bilar går fortfarande på bensin eller diesel, uppger Kvdbil. Och andelen rena elbilar väntas inte utgöra mer än sex procent år 2030, enligt myndigheten Trafikanalys.

”Trafikverket konstaterar att de styrmedel vi har i dag i bästa fall kommer bidra till att utsläppen minskar med 35 procent”, skriver Kvdbil i ett pressmeddelande.

Målet är en minskning med 70 procent år 2030, jämfört med 2010.

**LÄS MER:** Politiker eniga: Stockholmarna måste börja köra mindre bil

**Efterlyser kretslopp**

Vad är då lösningen? Kvdbil menar att det behövs ett mer slutet kretslopp för bilar.

- Vi uppmanar politiker, fordonstillverkare, återvinningsindustri, bilförsäljare, banker, finansieringsföretag och andra aktörer till ökat samspel för att minska bilberget och dess klimatpåverkan.

– Det som behövs är hållbara systemlösningar utan att det medför stora kostnader för den enskilde och för staten. Tillsammans är jag övertygad om att vi kan klara det, säger Lars Nykvist.



**Jessica Rådne**

## 2. Tesla planerar att bygga en halv miljon bilar om året i Berlin

**AV WILLE WILHELMSSON**

2019-12-13 KL 12:20

**Model 3 och Model Y ska byggas i Gigafactory 4**



*Skiss på en Gigafactory*

För ett tag sedan blev det klart att Tesla skulle bygga sin **fjärde så kallade Gigafactory utanför Berlin** och nu har tysk media kommit över lite mer uppgifter angående den.

Enligt dokument som tyska Bild and Frankfurter Allgemeine Zeitung kommit över så planerar Tesla att bygga 500.000 exemplar av sina Model Y och Model 3 om året i sin kommande fabrik. Vidare framkommer det att Tesla planerat att plöja ner 4 miljarder euro i bygget och att man tror att det kommer att skapa runt 10.000 nya arbetstillfällen i Berlin-området.

Tesla grundare Elon Musk sa i somras att man skulle börja bygga Gigafactory 4 utanför Berlin de kommande 12 - 18 månaderna och att man planerade för att fabriken ska vara i drift i slutet av 2021. Gigafactory 4 kommer att bli Teslas första fabrik i Europa. Sedan tidigare finns det två Gigafactory i USA samt en i Kina.

ww.electrek.co +

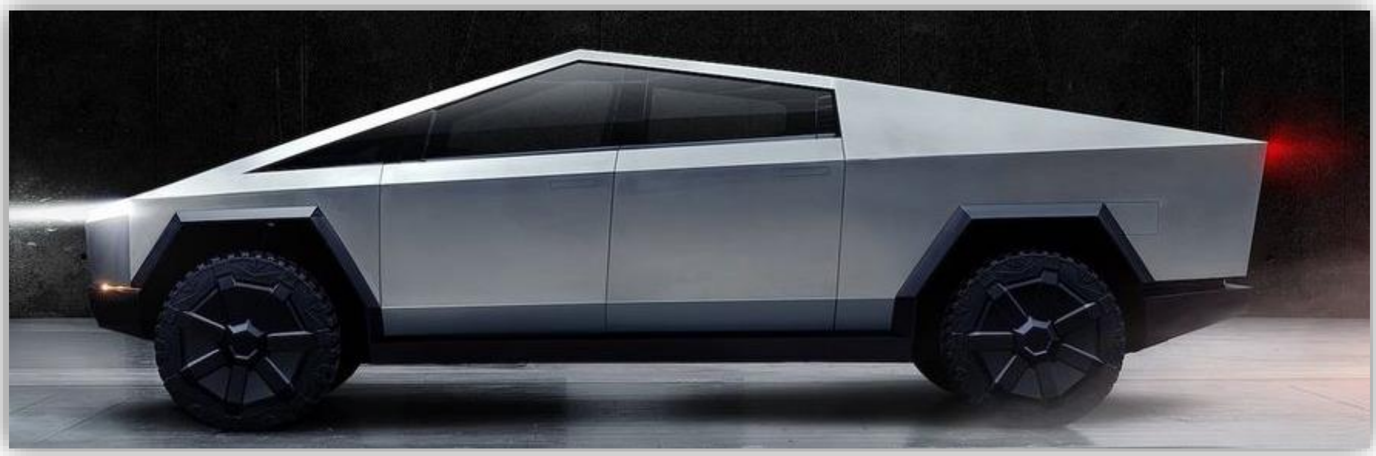
**WILLE WILHELMSSON**

RECHARGE

### 3. Expertens dom: Tesla Cybertruck blir förbjuden i Europa

Publicerad 2019-12-12 11:20

**Elon Musks nya huvudvärk – kan behöva designa om pickupen.**



**Det var en stolt** Elon Musk som visade upp Teslas nya pickup i slutet av november. Den kantiga och extremt stora Cybertruck ser ut som något från framtiden och det är också precis det som är meningen.

Designen har både hyllats och hånats på nätet men på bara två dygn hade Tesla fått in 200.000 intresseanmälningar, även om "tröskeln" för att förhandsboka är låg: det kostar bara 1.000 kronor.

**Men den** uppseendeväckande designen kan också bli bilens dödsdom, åtminstone i Europa. Tyska experter vid institutet SGS-TÜV som arbetar med att typgodkänna nya personbilar säger att Elon Musk kan behöva designa om bilen innan den blir godkänd för att få köras i Europa, skriver Automobilwoche.

**"Stora ändringar i grundstrukturen"**

**Anledningen** är att det finns stora skillnader mellan hur bilar typgodkänns i USA jämfört med i Europa. Detta vet naturligtvis Tesla om, eftersom alla märkets andra modeller är godkända både i USA och Europa, och det vore förstås konstigt om utvecklingsteamet inte tagit hänsyn till det.

Men som det ser ut nu skulle Tesla preliminärt behöva göra "stora ändringar i bilens grundstruktur" för att den ska bli godkänd, enligt Stefan Teller på SGS-TÜV.

**Framför allt är det** fronten som Stefan Teller nämner som problematisk. Stötfångaren och motorhuven måste kunna ta emot krockvåldet vid en olycka för att skydda både passagerare och fotgängare, men i Tesla Cybertruck verkar fronten inte alls användas som deformationszon på det sättet.

"Det blir en stor uppgift för Elon Musk", säger Stefan Teller till Automobilwoche.

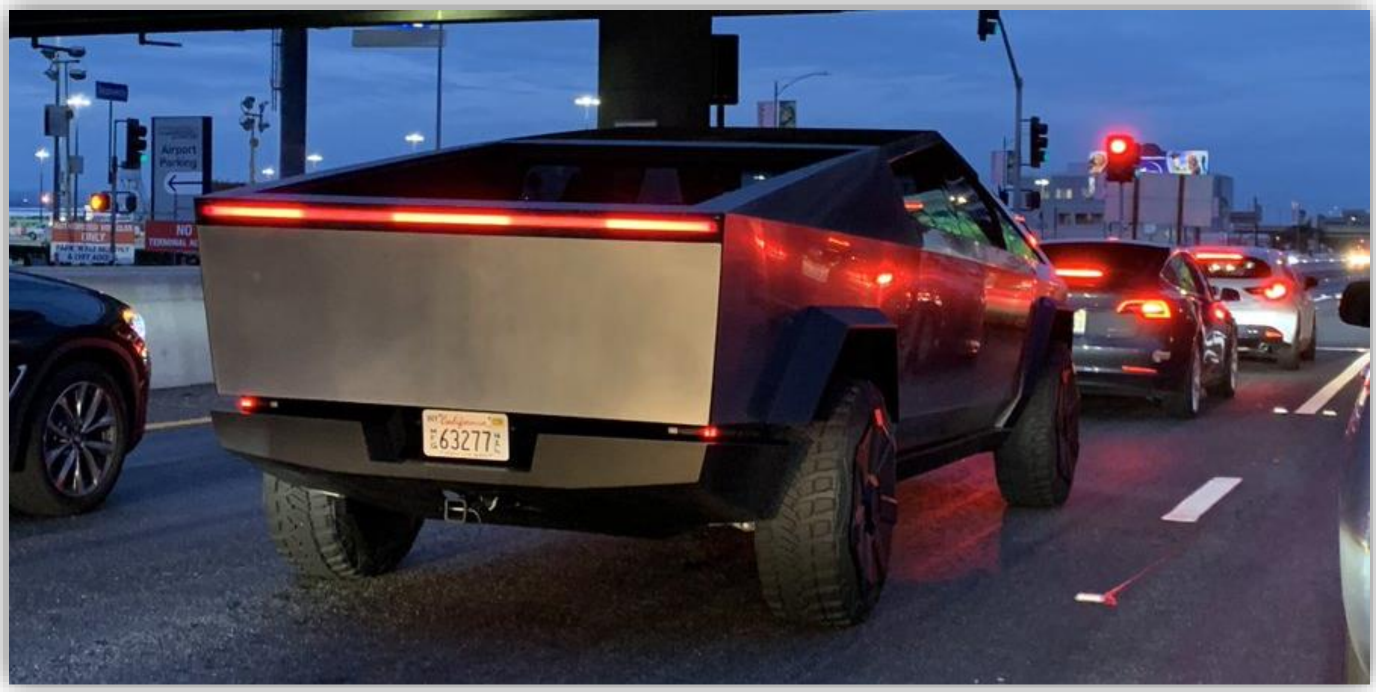
**Av Erik Söderholm**

ALLT OM BILAR

## 4. Tesla Cybertruck har visats på en scen men nu får vi se den i sin rätta miljö

**Av Mattias Rabe**, publicerad 13 dec 2019 15:49

**– i trafiken i Kalifornien och den är stor, riktigt stor.**



***FILM***: [***https://youtu.be/dPrcl5f4rhU***](https://youtu.be/dPrcl5f4rhU)

I november chockade Tesla världen genom att visa upp Cybertruck som på scen uppvisade ett yttre som ingen annan bil. Nu har en rullande Cybertruck-prototyp fotograferats i närheten av flygplatsen i Los Angeles, och vi kan lugnt slå fast att formerna fortfarande är något helt annat än vad världen är van vid. En annan slående grej är storleken – Cybertruck är enorm. Framför pickupen står en Tesla Model 3 som mer liknar en småbil än en mellanklassbil. Till vänster om Cybertruck, i filen bredvid, ser vi en del av en BMW X3. Den ser pytteliten ut bredvid Tesla-pickupens enorma bakdel.

Exakt hur stor Tesla Cybertruck är vet vi ännu inte, men Elon Musk har (på Twitter så klart!) avslöjat att den med luftfjädringen i lägsta läget är cirka 190 centimeter hög. På längden är den knappt 5,9 meter lång. Rejält bred är den också förstås, drygt två meter. En Ford F-150 är knappt 5,8 meter lång i sitt största utförande, då är den också några centimeter högre än Cybertruck (som då är försatt i lägsta läget).

**LÄS MER:** Teslas aktie sjunker efter Cybertruck-visningen

**Tesla Cybertruck gör 0-100 km/h på 2,9 sekunder**

Musk har sagt att de troligtvis kan göra Cybertruck lite nättare för att få den att rymma i kommande ägares garage. Han pratade i helgen om ett par centimeter smalare och över 15 centimeter kortare. En mindre Cybertruck hintande han också om, även om en sådan behöver formges på nytt. 185 centimeter på bredden var en siffra han nämnde.



Cybertruck presenterades med tre olika drivlinor. Instegsvarianten har en elmotor som driver bakhjulen i över 40 mil per laddning. Mellanalternativet har två elmotorer som driver alla fyra hjul i över 48 mil per laddning. Toppalternativet har tre elmotorer som gör den extremt snabb. 0-97 km/h (0-60 mph) sägs gå på 2,9 sekunder. Imponerande för en bil med sådan enorm massa. Räckvidden sägs vara över 80 mil.

Tesla har tagit emot hundratusentals beställningar (som inte är bindande) sedan presentationen för drygt två veckor sedan. 17 procent av beställarna har valt instegsalternativet som ska börja tillverkas under 2022. 42 procent av beställarna har valt mellanalternativet med två elmotorer och 41 procent toppvarianten med tre elmotorer. Dessa båda sistnämnda varianterna ska börja tillverkas mot slutet av 2021.

I filmen nedan ser ni Cybertruck i trafik. Enligt uppgift är det Elon Musk som sitter bakom ratten.

**LÄS MER:** Elon Musks nya skapelse: pickupen ingen kan repa



## 5. BMW i8 nummer 20 000 är byggd – våren 2020 upphör produktionen

**Av Pär Brandt**

Publicerad 2019-12-14, 12:30

**Slutet närmar sig för BMW i8 och snart kommer ersättaren, ska det bli en modern M1?**




*Produktionen av BMW i8 avslutas med 400 exemplar av specialmodellen Ultimate Sophisto Edition, 200 Coupé och 200 Roadster. På bilden BMW i8 nummer 20.000.*

***FILM:*** ***https://youtu.be/Wr8Pcq7vOKE***

**Nu är det snart färdigbyggt** i Leipzig, de sista BMW i8 beräknas vara klara i april 2020. Innan dess ska man bygga 400 exemplar av specialmodellen Ultimate Sophisto Edition, 200 Coupé och 200 Roadster.

BMW i8 nummer 20.000 byggdes nyligen klart och givetvis var det en av Ultimate Sophisto Edition bilarna. "Milstolpen" hamnar hos en kund i Tyskland. 20.000 bilar låter kanske inte så mycket men en BMW i8 Coupé börjar strax under 1,5 miljoner kronor och Roadster är cirka 150.000 kronor dyrare.

**Produktionen av BMW i8** började på våren 2014 och kundleveranserna inleddes i juni samma år. BMW i8 Roadster började byggas på våren 2018.

Senaste versionerna av BMW i8 har en systemeffekt på 374 hk, där den trecylindriga turbomotorn står för 231 hk. Elektriska räckvidden, enligt gamla NEDC-cykeln, uppges vara 53–55 kilometer.

**Sannolikt blir det ingen ersättare,** i exakt samma anda, av i8:an. BMW gör förmodligen en fristående ersättare, kanske en mittmotorbil som BMW Vision M Next. Något som BMW M-chefen antytt i intervjuer. Denna moderna tolkning av klassiska M1 kan mycket väl byggas i Leipzig, där det finns ledig kapacitet och bilbyggare med god kompetens.



*Konceptbilen BMW Vision M Next visar hur "ersättaren" till i8 kan se ut.*
*En modern version av klassiska mittmotorbilen M1.*



[Vi provkör "schizofräna" BMW i8 Roadster: Det bästa av två världar]



[BMW M-chefen: ”Vi kan tänka oss nya, fristående M-modeller”]



[BMW:s M-avdelning på väg att bygga unika specialmodeller]



[BMW M1 kördes ett år, glömdes bort och hittades efter 34 år – värd miljoner]



[BMW i8 – 10 saker du inte visste]

## 6. Vi provkör "schizofräna" BMW i8 Roadster: Det bästa av två världar

**Av Alrik Söderlind**, Publicerad 2018-05-02 17:13, uppdaterad 2019-12-14, 12:44

**BMW har kapat taket på i8 och laddat med mer elektricitet för ännu snabbare och längre elbilsåka.**




**Scen ett, ett kurvigt vägavsnitt** i bergen på östra Mallorca: Det känns som om hela världen helt plötsligt stannar upp, eller som en film där ljudet försvinner när huvudpersonen hamnar i en overklig dröm.

Men det är bara jag som trycket in elläget. Den rätt ilskna trecylindern bakom ryggen tystnar och vi rullar ljudlöst nedför berget. Helt plötsligt hörs däcken och en fågels skrik. Det går snabbt nedför backarna. Och tryggt.

**Lite samma känsla som** om du åker utför en nypistad backe med bra skidor utan att ta i, du softar och låter kurvorna avlösa varandra utan attack. Full kontroll och en skön fartvind.

Hård inbromsning i en hårnål med Atlanten till vänster och bromsarna tar bra, inget "självhäftande klet" från genereringen som i vissa laddbara bilar.

**En kort spurt mot nästa böj** och elmotorn som numera tillåts leverera 143 hästkrafter, mot tidigare 131, tar tag i bilen. Det känns inte att den driver framhjulen, men ett karaktäristiskt elmotorvinande hörs.

**Motorn är densamma** som i föregångaren men eftersom litiumjonbatteripaketet har fått höjda prestanda, från 20 till 34 ampere och 11,6 kWh mot tidigare 7,1 kan man ta ut mer effekt ur motorn – som stammar från lillasyster BMW i3. Det finns alltså ännu mer att kräma ur den dag batteriutvecklingen tagit ett till steg. I i3 ger motorn som mest 184 hästar. Körsträckan på el har förlängts från det officiella värdet på 37 km till 55 km – kanske kommer man fyra mil på en laddning vid vanlig vardaglig körning?

Med högre eleffekt har den maximala eltoppfarten höjts till 120 km/h.



*Välbyggd, bred och härlig interiör. Digitalinstrumenten växlar färg med körprogrammen.*

**BMW kan körställningar,** ratten är justerbar exakt dit jag vill ha den och man sitter lagom lågt och väldigt väl skyddat mot drag.

Men det är nästan lite läskigt när jag passerar en klunga färgglada sportcyklister – som en svävande knäpptyst ande. Bilen hörs inte mer än rasslandet från cykelkedjor och hela ön är invaderad av sportcyklister som vinglar i bredd eller störtloppar i utförsbackarna.

**Dra i reglaget för att öppna och stänga taket!**

**Scen två, 32 år tillbaka i tiden,** Toscana, Italien. Jag har precis besökt Leonardo da Vincis barndomshem i Anchiano. Minuterna när jag dansar fram med "min" röda M3 E30 på kurviga bergsvägar har för alltid etsat sig fast i mitt minne. 200 hk ur en rak fyra på 2,3 liter och en tjänstevikt på cirka 1 270 kilo. Jag – lätt svettig, lycklig, spelande med den femväxlade manuella lådan där ettan ligger nere till vänster. En av min karriärs högtidsstunder, kunde bilkörning bli bättre? En briljant bil primärt utvecklad för racing. 0–100 på 6,7 sekunder.

"Simplicity is the ultimate sofistication", som Leonardo lär ha sagt.

**Scen tre, middag på hotellet** kvällen före körningen med nya i8: Bredvid mig sitter Rainer Rump, projektledare för i8 Roadster, som också en gång var med och tog fram den första generationen M3!

"Jag älskar sportbilar och i8 är kanske ett sätt att få sportbilar att vara socialt acceptabla även i framtiden. Det här är lite av en modern M3, inte vansinnigt snabb men en riktig sportbil."

**När jag försöker att luska** ut om nästa generation i8 enbart kommer att ha en elmotor blir svaret intressant men inte direkt avslöjande.

"Vi kommer att fortsätta att bygga sportbilar med laddhybridteknik, för mig är låg vikt viktigt, för kördynamikens skull. Och jag tror att i8-kunden vill kunna åka på långresa och gillar klassiskt motorljud."

**Min spekulation är att vi** kommer att få se många fler elektrifierade sportmodeller från BMW, snart har ju alla bilar elmotorstöd – även M-modellerna. Men det skulle förvåna mig om en ny i8 visas säg 2022 med förbränningsmotor. Dagens i8 var extremt framsynt av BMW, projektet startades 2008 och den första konceptbilen visades redan 2011, ett år innan Tesla Model S kom. Men jag tvivlar på att det blir en till laddhybridversion – vilket på sitt sätt faktiskt är synd.

**Men på minussidan finns** en ökad batterivikt på grund av högre densitet i batterierna, plus 50 kilo. Totalt väger i8 Roadster 1.595 kilo, vilket är 60 kilo mer än Coupéversionen och 95 kilo mer än Porsche 911 Cabriolet.

Jag sitter nästan oförskämt bra. Breda och samtidigt väl skålade stolar med skön stoppning. Inga hårda, trånga ischiasframkallande sportstolar här – som i en del andra sportiga BMW-modeller.



*Snygg profil, men utseendet har en baksida: tanken blev inte större än 42 liter. Längst bak finns ett bagageutrymme på 154 liter och bakom stolarna finns en lasthylla som ger plats åt 88 liter.*

**Scen fyra, vi är tillbaka** på den kurviga bergsvägen på mallis.

En lätt uppförsbacke och jag ger fullt – plötsligt brakrar det till bakom ryggen. Jag har svårt att veta hur jag ska reagera. Arg för att det härliga, tysta och moderna förstörs eller lycklig eftersom pulsen stiger med tonerna från avgasrören?

**På ren el är i8 ingen sportbil** men när trepipen på 1,5 liter och 231 hk tar över majoriteten av arbetet och en total systemeffekt på 374 hk finns tillgänglig går det undan på 911-nivå. 0–100 på 4,6 sekunder.

**Inget motorvrål som vi är vana vid från M-bilarna**

**Det är bara att kapitulera** och föra växelväljaren åt vänster. Nu har vi sportmode och i head up-displayen syns en rejäl varvräknare och växelindikeringen – något som ägarna av i8 har önskat sig. Med paddlarna bakom ratten lockar jag fram höga varv och från högtalarna i kupén och vid avgasrören förstärks förbränningsmotorns ljud. Fuskljud säger kanske någon, man har förstärkt det som låter bra och tystat ner det som inte låter lika läckert. Resultatet är förvånansvärt läckert, på håll undrar man var det är för supersportbil som kommer dånande och bakom ratten låter det helt enkelt rätt. Inte M-vrål och avgasknallar men skönt.

Det är inte svårt att jaga upp pulsen samtidigt som det är mer snabb framfart än sinnlig njutning på gränsen. De ganska smala framdäcken kan börja kasa en del om man går in lite för snabbt i snäva böjar och antisladdsystemet stryper när man trycker på för fullt i utgångarna. Styrningen är precis, lagom tung och mycket följsam. Men den överlevererar inte information, den är inte vass eller något som man kärar ner sig i. BMW i3 har en sportigare styrning, för att inte tala om fjädring.

i8 är bekväm, men den kränger inte mycket och man mår helt enkelt bra bakom ratten. Bilen är nästan superbilbred, en 911 känns nättare och lättare att placera exakt rätt och i stadstrafik måste man hålla koll på sin i8.

**Sportläget med paddelväxling** blir beroendeframkallande när vägarna svänger, för ljudets skull. Men jag skulle önska mig en sju- eller åttastegad låda och ännu hellre en motor som varvar lite mer än de 6 000. Automatlådan är "bara" sexstegad och när man vill leka och locka fram riktiga sportbilstoner skulle ännu mer nerv höja intensiteten. Fartresurserna är givetvis mer än tillräckliga, i8 skulle leka bort första generationens M3 hur lätt som helst, men samtidigt är M3 en större körupplevelse.

Scen fem, vanliga vägar in mot Palma. I hybridläget växlar i8 suveränt mellan eldrift och förbränningsmotorn. Den där "guds hand-känslan" som elbilar brukar ge, att bilen dras framåt som från en magnet finns här. Bra avslappnad kraft med bensinaren och frirull eller bara el.




*Sportigare profil i Roadsterutförande men cW ökar från 0,27 till 0,26.*
*Takfällningen är elektrisk och fungerar i hastigheter upp till 50 km/h.*

**Trackdayfantasten väljer Porsche 911**

**Medtrafikanter gör tummen** upp, vill man ha positiv uppmärksamhet är i8 en fantastiskt bil. Formgivningen är spektakulär, väldigt trogen den första konceptbilen och Roadsterversionen har en läckert slank taklinje.

Jag uppmärksammar att batteriets laddning håller på att ta slut och inne i stan går bensinmotorn plötsligt igång, och det stör mig. Här vill man ju åka tyst och avgasfritt. Bilens dubbellkaraktär gör mig lite kluven eller i alla fall undrande.

**Är bensinmotor + elmotor** = himmelriket? Blir 1+1 tre eller kanske bara 1,5? Man känner sig väldigt mycket modernare och mer "moralisk" än i en bensinsportbil, men samtidigt – är det lika tufft? Får sportbilsälskaren ut lika mycket?

Den som ofta kör bana på trackdays hittar hem bättre i en 911, men är det en bil för semesterresor och varjedagspendlande är i8 så rätt. Bekväm, snabb, uppseendeväckande och fantastisk att rulla fram helt tyst med – tänk att ljudlöst svischa genom en storstad en sommarnatt och känna vinden i håret.

Men 1,6 miljoner kronor är hur man än ser det mycket pengar för en bil, samtidigt som det inte finns något alternativ hitom finansiella utmaningar som LaFerrari, McLaren P1 och Porsche 918 om man älskar att egga hörselsinnena med skönt motorljud samtidigt som den sensuella elbilskänslan är helt omöjlig att motstå.

Låt oss avsluta med ett citat till från Leonardo da Vinci: "Intellectual passion drives our sensuality."

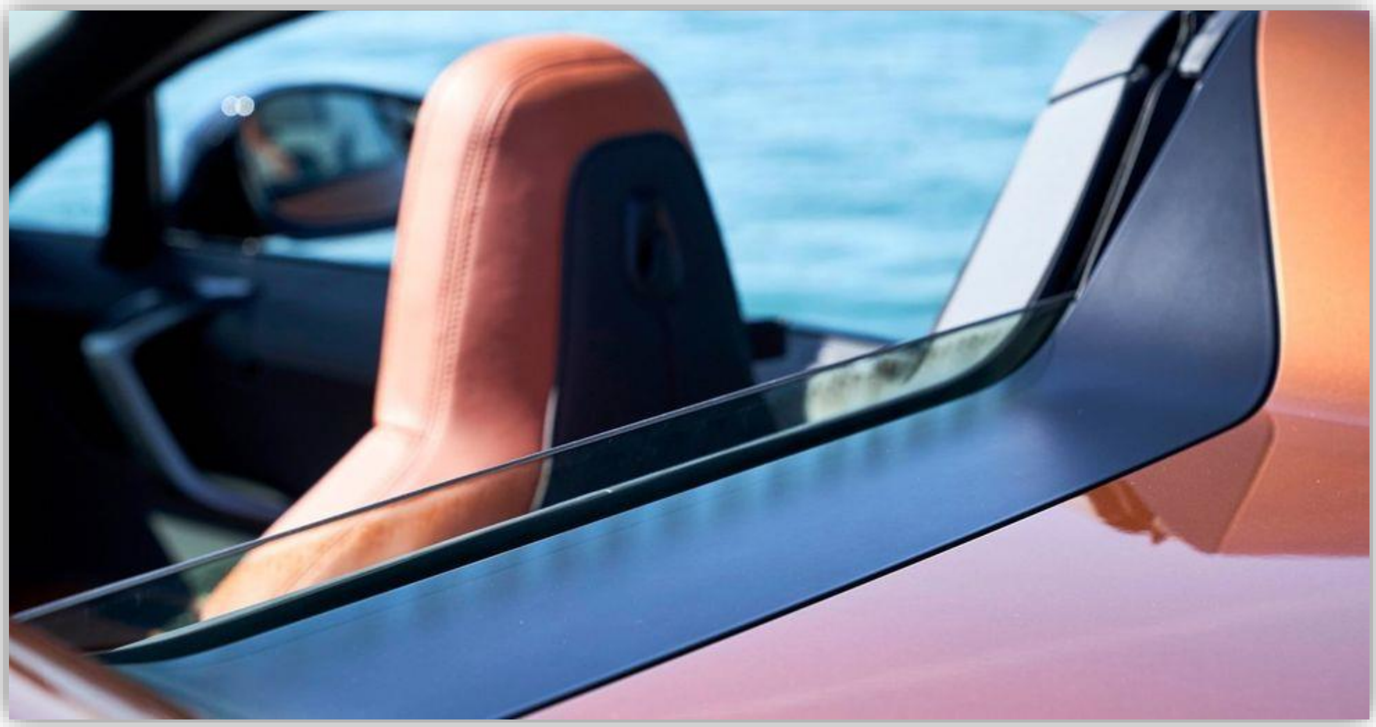
Kan vi tolka det som att elektrifieringen av bilar för körglädjens skull gör oss ännu känsligare för livets goda? Att den vidgar våra vyer?




*Fantastiska linjer som kräver manuell tvätt. Bilkärlek!*



*Under locket på mittkonsolen finns knappen till takfällningen.*
*Mycket bra kvalitetskänsla.*



*Bakrutan kan justeras i tre lägen för valfritt luftflöde.*
*Den kan även hissas med taket på – mysigt!*

## TEKNISKA DATA

### BMW i8 ROADSTER

**MOTOR**: R3, bensinturbo 1 499 cm3, 231 hk vid 5 800 r/min, 250 Nm vid 3 700 r/min, elmotor 143 hk/250 Nm, systemeffekt 375 hk, 6-växlad dubbelkopplingslåda. Fyrhjulsdrift.

**KAROSS**: L/b/h 4 689/1 942/1 291 mm. Axelavstånd 2 800 mm. Tjänstevikt ca 1 665 kg.

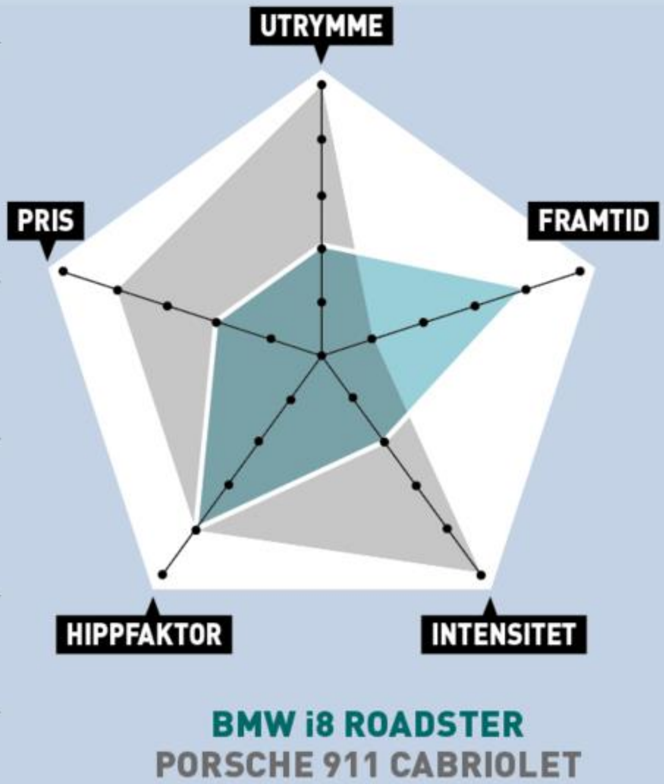
**PRESTANDA**: 0–100 km/h 4,6 sek. Toppfart 250 km/h. Förbrukning 2,1 l/100 km. CO2 46 g/km.

**PRIS**: 1 631 500 kr, Coupéversionen kostar 1 476 500 kr.

**PLUS**: Både el och bensin – det bästa av två världar. Komfort, prestanda, vägsäker, design, välutrustad, lågt vinddrag, känns välbyggd, bra uppkoppling, bra appar.

**MINUS**: Inte superskarp körupplevelse, mer GT än sportbil. Pris.

## PERSONLIGHET




## BETYG

★★★★

**Alrik Söderlind**

## 7. Prov: Ford Mustang Mach-E – muskelbilen blir eldriven suv

**Av Jens Dralle**, Publicerad 2019-12-12 19:23

**Fords ikoniska sportbil Mustang tar steget mot framtiden. Hur? Med eldrift upp till 465 hk, 830 Nm och en räckvidd runt 60 mil. Allt förpackat i en lyckad crossovermodell vid namn Mach-E. Kliv in!**



**Alla säkerhetsåtgärder** till trots, otaliga säkerhetsvakter och en flod av stoppskyltar, innehåller vårt första delmoment i elbilstestet av Ford Mustang Mach-E av en ofrivillig panikbromsning.

Anledningen? I slutet av rakan där vårt slalomtest absolveras, korsar en elektrisk kart banan utan en tanke på vad som skulle kunna hända. För att se det hela positivt är just den här jätteblundern beviset på att crossovern är värdig namnet den bär. Kartföraren, Mustangen och vi klarade oss utan skador och undkom incidenten med bara bultande hjärtan.



**Men vi tar det** från början. Vad har vi här egentligen? En ny Mustang, men något stämmer ändå inte riktigt.

**Det här är nämligen** varken en coupé eller en cabriolet utan något så ovanligt i Mustang-sammanhang som en crossoversuv med fyra dörrar. Dessutom är nykomlingen eldriven. Det enda som faktiskt påminner om en vanlig Mustang är bilens retroinspirerade yttre, den höga karossen till trots.

Snygg är den, det kan man inte förneka. Kanske till och med sportig med sina breda hjulhus och läckra konkava ytor på dörrsidorna. Apropå dörrarna. Letar man efter handtag, får man leta länge. Bilen öppnas helt enkelt med telefonen. Återstår att se hur bra det fungerar i Sverige på vintern.

**En sak som däremot** kommer att bli populär här är bilens lastutrymme. Det är nämligen hyfsat stort för en elbil. Avsaknaden av en konventionell förbränningsmotor ger plats (100 liter) för mindre bagage eller laddningstillbehör i frunken (framluckan). Bagageutrymmet bak rymmer 400 liter eller hela 1.420 liter med baksätet fällt. Mussen kan dessutom beställas med dragkrok och en maximal släpvikt på 750 kilo.




**Bilen kommer vara** tillgänglig i sex olika utrustningsnivåer. Lägg därtill tolv olika drivlinekombinationer som består av två olika stora batteripaket, tre olika effektuttag samt antingen bak- eller fyrhjulsdrift.

Insidan är rymlig och snygg, men samtidigt nästan lika avskalad som Teslas bilar. Man sitter bra på samtliga platser och även om testbilen har panoramataket monterat finns det tillräckligt huvudutrymme.

**Förarmiljön domineras** i bästa Teslaanda av en centralt placerad 15,5-tumsskärm som styr samtliga funktioner. Till skillnad från konkurrenten förlitar sig Ford inte enbart till skärmklickandet utan har även satsat på ett analogt vred för att inte störa förarens koncentration alltför mycket.

Det nya infotainmentsystemet Sync 4 har ett gränssnitt som (återigen) påminner om Teslas dito. I samklang med bilens avskalade inre är även Sync 4 avskalat.

**Självklart genomförs** vår provkörning i körprogrammet "Unbridled", eller "otyglad" på svenska. Visserligen finns även andra inställningar som "Whisper" och "Engage" som är till för lite mer avslappnad och försiktig körning, men vår lilla testbana kräver fokus och ingen lek.

Här handlar det endast om en sak: Bilens rörlighet och körförmåga. Den påverkas nämligen märkbart av det upp till 596 kilo tunga batteriet (98,8 kWh, 75,7 kWh-batteriet väger 478 kilo).

## MUSTANG GER SIG IN I ETT GETINGBO

| Version | Mustang Mach-E SR | Mustang Mach-E SR AWD | Mustang Mach-E ER | Mustang Mach-E ER AWD | Mustang Mach-E GT | TESLA Y Long Range |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Acc. 0–100 km/h | 6,6 sek | 6,0 sek | 7,0 sek | 6,0 sek | <4 sek | 5,8 sek |
| Batteri | 75,7 kWh | 75,7 kWh | 98,8 kWh | 98,8 kWh | 98,8 kWh | 75 kWh |
| Drivning | RWD | AWD | RWD | AWD | AWD | RWD |
| Effekt | 258 hk | 258 hk | 286 hk | 337 hk | 465 hk | 287 hk |
| Vridmoment | 415 Nm | 565 Nm | 415 Nm | 565 Nm | 830 Nm | 416 Nm |
| Räckvidd | 36 mil | 34 mil | 45 mil | 43 mil | 41 mil | 44 mil |
| Snabbladdning | 115 kW | 115 kW | 150 kW | 150 kW | 150 kW | 145–250 kW |
| Lastvolym bak/fram, l | 821/135 | 821/135 | 821/135 | 821/135 | 821/135 | i. u. |
| Förbrukn. kWh/100 km | 19,4 | 20,6 | 20,0 | 20,9 | i.u. | 16,8 |
| Pris euro | 46 900 | 54 000 | 54 465 | 62 900 | i.u. | 56 000 |

| Version | TESLA MODEL Y Long Range Dual Motor | TESLA MODEL Y Performance | POLESTAR 2 | VOLVO XC40 Recharge | VW ID.3 Long Range |
|---|---|---|---|---|---|
| Acc. 0–100 km/h | 5,1 sek | 3,7 sek | 4,7 sek | 4,9 sek | 5,5 sek |
| Batteri | 75 kWh | 75 kWh | 78 kWh | 75 kWh | 82 kWh |
| Drivning | AWD | AWD | AWD | AWD | RWD |
| Effekt | 351 hk | 462 hk | 408 hk | 408 hk | 272 hk |
| Vridmoment | 527 Nm | 639 Nm | 660 Nm | 660 Nm | 400 Nm |
| Räckvidd | 42,5 mil | 40 mil | 45 mil | 37,5 mil | 45 mil |
| Snabbladdning | 145–250 kW | 145–250 kW | 150 kW | 150 kW | 125 kW |
| Lastvolym bak/fram, l | i. u. | i. u. | 438/– | 413/– | i.u. |
| Förbrukn. kWh/100 km | 17,4 | 18,5 | 16,7 | 20,0 | 17,1 |
| Pris euro | 60 000 | 68 000 | 58 800 | 59 000 | 45 000 |

**Placeringen i bilens** golv ger visserligen en låg och sportig tyngdpunkt, men extravikten har självklart en negativ påverkan på bromsförmågan. Ford har varit noga med att poängtera att batteriet har skyddats extra mycket för bättre krocksäkerhet och för att förhindra vatteninträngning.

Dessutom är batteriet värmereglerat genom ett vätskebaserat kylsystem och ska enligt officiella uppgifter fungera även när termometern visar nedåt minus 40 grader.



*Den stora, centralt placerade skärmen följer trenden. Ytterligare en skärm bakom ratten förbättrar förarergonomin. Mussens utrymmen är riktigt bra. Här finns absolut ingenting att klaga på!*

**Runt 2,2 ton** ska den 4,71 meter långa nykomlingen väga och den ligger därmed mellan Mercedes EQC och Jaguar I-Pace. Sin vikt till trots tar sig bilen genom konbanan utan större problem. Även med de rullmotståndsoptimerade 18-tumsfälgarna ombord klarar Mach-E över 60 km/h genom konerna. Inte illa för demobilen, men å andra sidan inte heller något som världen aldrig har skådat.

Detsamma gäller även för accelerationen, som visserligen imponerar med sin elbilstypiska "punch" redan från start, men som inte riktigt lyckas stå ut bland alla elbilskonkurrenter.

**Visst, man måste** inte alltid vara värst och i Fords fall räcker det gott och väl att hålla jämt steg med konkurrensen och att framför allt kunna bevisa att det inte enbart är Tesla som kan bygga moderna elbilar.

Den amerikanska gigantens första försök till elektrifiering i form av en Ford Focus mynnar nu ut i en alldeles egen plattform, som förutom att kunna erbjuda två olika stora batteripaket även har plats för antingen en eller två elmotorer som faktiskt har utvecklats av tillverkaren själv.

**Tillsammans med** olika effektuttag tittar vi alltså på tolv olika varianter av Mach-E. Instegsmodellen med 258 hk driver endast bakhjulen och erbjuder en räckvidd på 45 mil. Toppmodellen GT Performance har å andra sidan hela 465 hk och kommer 50 mil på en laddning enligt WLTP-cykeln. Dessutom är värstingen ensam om att ha adaptiva MagnaRide-stötdämpare.

Vill man dock komma längst av alla (och inte behöver vara snabbast i gänget) väljer man den bakhjulsdrivna konfigurationen med 258 hk och det stora batteripaketet för en räckvidd på respektabla 60 mil.

**I mitten hittar** vi den fyrhjulsdrivna varianten med 337 hk och 581 Nm som fortfarande bär kamouflagedräkten när den drar sina rundor över flygfältet Hawthorne i närheten av Teslagrundaren Elon Musks SpaceX-företag. Det känns lite som att testverksamhetens placering inte är slumpmässigt valt.



**Fords fyrhjulsdrift** kallas Mach-E 4X och använder sig av aktiv momentstyrning för att fördela kraften mellan axlarna på bästa sätt.

För sprinten 0–100 km/h behöver Forden sju sekunder. Värstingmodellen ska klara samma bedrift på under fem sekunder, vilket kan tyckas låta väldigt blygsamt. Anonyma insiders har dock nämnt accelerationssiffror runt 3,5 sekunder. Gemensamt för samtliga modeller är däremot toppfarten på 180 km/h.

**Det är dock lätt** att glömma att man sitter i en elbil. Den låter nämligen en hel del. En mörk och raspig röst strömmar ur högtalarna för att förstärka körupplevelsen och konstigt nog känns ljudbilden autentisk trots sin artificiella natur.



**När batterinivån går** mot noll är det som bekant dags att ladda Mussen och det gör man med fördel med en 150 kWh-snabbladdare. 9,3 mils räckvidd klarar systemet att ladda på tio minuter. För att komma upp till 80 procent av batteriets maximala kapacitet behöver man dock planera för ett 40-minutersstopp, i alla fall när det gäller det lilla batteripaketet på 75,7 kWh.

Batterierna har för övrigt en generös garanti på antingen åtta år eller 16.000 mil. Trevligt!

**Än så länge finns** inga svenska priser men tittar vi på de amerikanska, där grundmodellen med 258 hk och det lilla 75,7 kWh-batteriet börjar på cirka 45.000 dollar. Toppmodellen GT Performance, som introduceras först 2021, kommer kosta betydligt mer.

---



**När ett namn väger (alltför) tungt**

**"Vad har du för bil?"** Den nyblivna elsuvägaren (tillika tvåbarnsföräldern) får frågan på en middagsbjudning med hyfsat bilintresserade gäster.

"En Ford Mustang."

**Frågeställaren** skiner upp. "Jaha, men vad läckert hörru! Sportbilar är så härligt livsbejakande tycker jag. Kompromisslösa, liksom. Och Mustang är ju en ikon! Kör du den varje dag? Skjutsar ungarna till dagis, och åker och storhandlar med Mustangen? Det låter som typ det coolaste jag någonsin hört, faktiskt."

Ja jo visst – men alltså nej, det är …"

**"Imponerande!** Är den ny eller en 60-talsklassiker? Vad heter versionen?"

"Mach …"

**"Mach 1?! Wow!** Det är ju en av de mest eftertraktade Mustangerna som finns!

"Nej nej, inte Mach 1. Mach-E. Det är en eldriven suv. Den har ingenting med de riktiga Mustangerna att göra, den bara heter så. Och jag tycker namnet är tufft så jag tänkte potejto potato liksom hehe … Hallå, vart ska du? Vill du inte prata mer? Sade jag något fel eller …? Hallå?"

*John Argelander, redaktionschef*



**"Jag är bakåtsträvare – men detta är okej"**

**Det har varit** ett tufft bilår för nördar, puritaner och bakåtsträvare. Corvette C8 blev med mitt-motor. Porsche valde att kalla två effektnivåer i sin elbil för Turbo – och nu det här! Hur mycket ska man behöva tåla egentligen?! Men i fallet Mustang Mach-E förlåter jag faktiskt Ford, jag tycker till och med att det är smart (varumärkesmässigt) och fyndigt (Mach-E istället för Mach 1).

Varumärket Mustang är nästan mer känt än Ford självt – världen över. Och detta trots att det har förekommit riktigt vissna generationer sedan 1964. Att rida (ursäkta ordvitisen) på denna succé är helt okej. Porsche gör det på sätt och vis med Turbo. Aldrig hade jag väl heller trott att den i dagsläget snygga fastbackkarossen skulle passa i ett uppblåst format på styltor.

**Listan med elbilar** som är fulare än denna är lång. Mycket lång. Folksportbil blir folkelbil. Det är banne mig briljant.

*Joakim Dyredand, redaktör*

Av **Jens Dralle**

Bearbetning: **Tobias Mersinger** • Foto: **Ford**



Ford Mustang Mach-E saknar värmepump – kan straffa sig på vintern



Officiell: Ford Mustang Mach-E – galopperande elsuv

SVENSKA DAGBLADET

## 8. Bekväm Audi med låga utsläpp – men högt pris

**Eric Lund**

Publicerad 2019-12-14

**Tjänstebilsförare som pendlar mindre än fyra mil enkel sträcka och kan ladda på jobbet då är Audi Q5 som laddhybrid perfekt. För alla andra är det en dyr bil med hög komfort och en del brister.**




*Audi Q5 kvalar in i samma storleks- och prisklass som BMW X3 och Volvo XC60.*

**Start i ett parkeringsgarage** på Södermalm i Stockholm. Där har bilen fått lapa ström från en laddstolpe hela dagen. Ingen extra kostnad utöver den förvisso ganska saftiga parkeringsavgiften – men den hade alltså varit lika hög även utan elpåfyllning.

Ännu mer lönsamt hade det därmed varit att parkera en elbil med stort batteri, som behöver många timmar för att ”tankas” fullt. I laddhybridversionen av Audi Q5 är batteriets kapacitet 14,1 kilowattimmar (kWh). Gissningsvis var det bräddfullt redan efter två–tre timmar medan jag knåpade arbetsdagen lång på ett kontor i närheten.

**Jag rullar ut** i plåtsoppan, sitter i penséer till tonerna av P2 och väljer en alldeles tokig väg genom centrum vilket gör att jag fastnar i köer. Till slut har jag tråcklat mig ut på motorvägen, men det är en ryckig färd hela sträckan förbi Upplands Väsby.

När jag närmar mig avfarten mot Arlanda ruskar bilen till och bensinmotorn startar. Så långt räckte alltså strömmen för körning på enbart eldrift just denna kompaktgrå och regnslaskiga novemberdag med några få plusgrader.

Enligt WLTP-mätnormen ska Audi Q5 55 TFSI-e klara fyra mil på ren eldrift. Att den därmed grejar just den sträckan i praktiken är ingen självklarhet. Audis elbil, E-tron, ska enligt samma mätstandard klara 41,1 mil, men i realiteten är det snarare 30 mil eller strax däröver som gäller.




*Utvändigt är det inget som skiljer laddhybriden från övriga Q5-versioner, förutom ett extra ”tanklock” för laddning.*

**Laddhybriden har** dock flera strängar att spela på. Utöver att kunna rulla helt utsläppsfritt några mil är meningen att elassistansen ska kapa toppen av förbränningsmotorns förbrukning i alla situationer.

Det ger häpnadsväckande siffror i databladet. En 2,1 ton suv med en förhållandevis liten men stark fyrcylindrig turbomotor som ska klara sig på 2,3–2,7 liter bensin per 100 kilometer. Det vill till att elmotorn är aktiv en stor del av tiden och att batteriet är laddat.

Förutom att Q5 TFSI-e kan laddas med sladd (som snabbast på cirka 2,5 timme och vid vanlig hemladdning cirka sex timmar för fullt batteri) tar den även vara på bromskraftsenergi. Upp till 0,1 g används elmotorn som broms, därutöver aktiveras även hjulens ordinarie skivbromsar.



*En lite spretig förarmiljö, sedan Q5 lanserades har Audi hunnit introducera en ny inredningsdesign. Men det mesta funkar bra och det är hög nivå på menysystem och ergonomi.*



*Sportstolar med läderklädsel ingår, men elmanövrerade framsäten kostar 9 300 kronor och rutig läderklädsel ytterligare 17 000 kronor.*

**Helst ska** navigationssystemet vara aktiverat för då räknar bilen hela tiden på den effektivaste mixen av el och bensin för den aktuella sträckan, men även utan angivet mål håller den reda på avståndet till framförvarande bil och andra parametrar för att snåla med bränslet. När gasen lättas inför en korsning släpper inte bara transmissionen greppet om drivhjulen (frihjul, ungefär som Saab hade för många år sedan) utan bensinmotorn stängs av.

En värmepump tar vara på överskottsvärme från det elektriska drivsystemet och använder det för att temperera kupéutrymmet. En kilowatt elenergi ska ge tre kilowatt termisk energi enligt Audi.

**Det här gnetandet** ger resultat. Låg förbrukning leder till låga koldioxidutsläpp som leder till skatterabatter. Årsskatten blir bara 360 kronor, köparen får tillbaka några tusenlappar vid nybilsköpet tack vare att Q5 TFSI-e klarar miljöbonusgränsen (70 gram per kilometer från och med 1 januari 2020) och det sistnämnda får även genomslag på förmånsvärdet för tjänstebilsföraren.

Men att Q5 TFSI-e bara drar 2,3–2,7 liter per 100 km vid blandad körning är en ren laboratoriesiffra. Testperioden tillät inte några exakta kontrollmätningar, men förbrukningen vid vardaglig stads- och landsvägskörning var betydligt högre.

Q5 TFSI-e är fyrhjulsdriven med det mekaniska system som Audi kallar Quattro Ultra. Det innebär att den primärt driver med framhjulen, bakhjulen kuggar i vid behov. Tidigare gjorde Audi ett stort nummer av att deras fyrhjulsdrift var permanent, men kraven på lägre förbrukning har tvingat fram nya lösningar. Dessutom har den tekniska utvecklingen gått framåt och ”deltidsfyrhjulsdrift” är numera ett fullgott alternativ i de flesta körsituationer.

På svenska marknaden är Volvo XC60 T8 Twin Engine den främsta konkurrenten. Volvo har valt en lösning utan mekanisk förbindelse mellan fram- och bakaxel, istället är det en separat elmotor som driver bakhjulen vid behov.




*Flera körlägen inklusive ett par anpassade för lättare terrängkörning, men höjbar luftfjädring är tillval för 21 900 kronor inklusive dragkrok. På skärmen kan man följa hybridsystemets arbete.*

**Batteriet i Q5** är placerat under bagagerumsgolvet, vilket innebär att det praktiska stuvutrymmet ryker i hybridversionen. Dessutom är TFSI-e hela 280 kg tyngre än Q5 med enbart bensindrift. Med kunskap om vad högre vikt betyder för fartresurser, bränsleförbrukning, krav på bromsar, fjädring etc är det ett till synes högt pris för hybridfunktionen.

Priset för bilen är också mycket högt, hela 596 700 kronor i ett ganska välutrustat basutförande. Provbilen har tillval för sammanlagt 139 900 kronor, men det är nog ett extremfall. En Q5 med bensinmotor på kostar som minst 525 000 kronor (245 hästkrafter) och med dieselmotor som minst 457 800 kronor (163 hästkrafter).

**Hybridmodellen** har en bensinmotor på 252 hästkrafter som får hjälp av elmotorn så att systemeffekten blir hela 367 hästkrafter. Det gör att TFSI-e trots vikten är rejält snabb. Q5 erbjuder hög komfort, såväl fjädringens arbete som ljudnivån i kupén är i paritet med bilens pris.

Är det värt merkostnaden att kunna köra några mil på eldrift och få lägre skatt samt rejäl rabatt på förmånsvärdet som tack för hjälpen? Det kan det vara. Men alldeles självklart är det inte.



*Uppkoppling med Apple Carplay eller Android Auto ingår i grundutrustningen, men laddbox kostar 4 400 kronor extra. Mycket rymligt prylfack.*



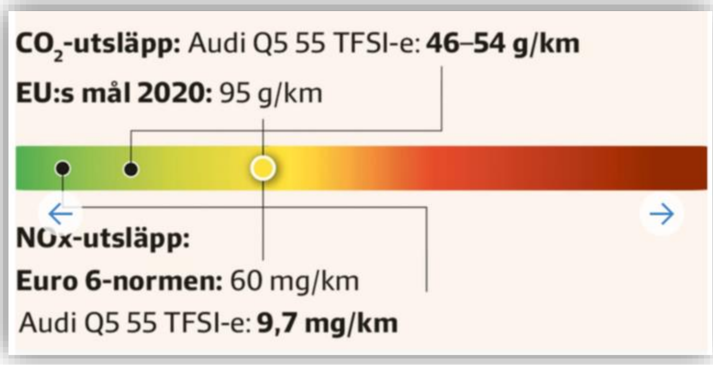
Bagageutrymmet är ganska stort på golvnivå men knips åt från alla håll uppåt. Stuvfacket under golvet ryker i hybridbilen – där ligger batteriet. Och påsen med laddkablar ligger löst och stjäl än mer utrymme. Foto: Anders Wiklund/TT

**Batteriet i Q5** är placerat under bagagerumsgolvet, vilket innebär att det praktiska stuvutrymmet ryker i hybridversionen. Dessutom är TFSI-e hela 280 kg tyngre än Q5 med enbart bensindrift. Med kunskap om vad högre vikt betyder för fartresurser, bränsleförbrukning, krav på bromsar, fjädring etc är det ett till synes högt pris för hybridfunktionen.

Priset för bilen är också mycket högt, hela 596 700 kronor i ett ganska välutrustat basutförande. Provbilen har tillval för sammanlagt 139 900 kronor, men det är nog ett extremfall. En Q5 med bensinmotor på kostar som minst 525 000 kronor (245 hästkrafter) och med dieselmotor som minst 457 800 kronor (163 hästkrafter).

**Hybridmodellen** har en bensinmotor på 252 hästkrafter som får hjälp av elmotorn så att systemeffekten blir hela 367 hästkrafter. Det gör att TFSI-e trots vikten är rejält snabb. Q5 erbjuder hög komfort, såväl fjädringens arbete som ljudnivån i kupén är i paritet med bilens pris.

Är det värt merkostnaden att kunna köra några mil på eldrift och få lägre skatt samt rejäl rabatt på förmånsvärdet som tack för hjälpen? Det kan det vara. Men alldeles självklart är det inte.





*Varningslampan för fordon i döda vinkeln lyser med fast sken vid låg fara och blixtrar med hög ljusstyrka om bilen befarar kollision.*

**Specifikationer | Audi Q5 55 TFSI-e**
**Grundpris:** 596 700 kronor (provbilen 736 600).
**Förbrukning:** 2,3–2,7 liter/100 km (enligt WLTP-normen).
**Koldioxidutsläpp:** 46–54 gram/km (WLTP).
**Kväveoxidutsläpp:** 9,7 mg/km.
**Motor:** 2,0-liters fyrcylindrig bensin, turbo. Elmotor. Batteri 14,1 kWh.
**Kraftöverföring:** Sjuväxlad dubbelkopplingsväxellåda, fyrhjulsdrift.
**Skatt:** 360 kronor (2020).
**Max effekt:** 367 hk (systemeffekt bensin + el).
**Max vridmoment:** 500 newtonmeter (systemeffekt bensin + el).
**Tjänstevikt:** 2 105 kg.
**Längd/bredd/höjd (i meter):** 4,66/1,89/1,66.
**0–100 km/h:** 5,3 s.
**Toppfart:** 239 km/h.

## Motor/växellåda

**Betyg: 4 av 6**

Bortsett från en otrevlig benägenhet att rycka när bensinmotorn startar parallellt med elmotorn i låga hastigheter är det en mycket fin drivlina. Accelerationen är kraftfull och det verkar som om den angivna räckvidden på el stämmer.

## Ekonomi

**Betyg: 3 av 6**

Mycket högt inköpspris och bonusen vid köpet blir marginell. Däremot är det en aptitlig bil för den vars arbetsgivare erbjuder en Q5 55 TFSI-e som förmånsbil. Vid riklig stadskörning kan hybridtekniken göra gott för bensinförbrukningen.

## Miljö

Betyg: 3 av 6

Hur ska en sådan här bil bedömas? Enligt databladet är bensinförbrukning och koldioxidutsläpp sensationellt låga. I praktiken är det omöjligt att nå en så låg genomsnittsförbrukning. Men att kunna köra 40 km eldrivet kan medföra att all pendling sker utsläppsfritt.

## Köregenskaper

**Betyg: 5 av 6**

Q5 har mycket trygga vägegenskaper och är ändå pigg att köra. Komforten är hög och med justerbar stötdämpning (tillval) än högre. Kupéutrymmena är inte bländande, särskilt bagage-utrymmet är rätt klent.

## Säkerhet

**Betyg: 5 av 6**

Q5 i nuvarande utförande lanserades 2017 och Euro NCAPs krocksäkerhetsbetyg är därmed snart tre år gammalt. Troligen skulle Q5 få fem stjärnor även i dag och den aktiva säkerhets-utrustningen är god.

## Helhet

**Betyg: 4 av 6**

Q5 är i grunden en godmodig prick utan några blixtrande egenskaper och ett högt grundpris. Laddhybridversionen kommer att bli populär som tjänstebil för dem vars arbetsgivare kan kosta på en så dyr bil.

## Två rivaler




**Mitsubishi Outlander Plug In Hybrid Fleet Edition**
419 900 kronor.



**Volvo XC60 T8 Twin Engine Momentum**
569 900 kronor.

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

## 9. Provkörning av Renault Captur TCe 130

**Peter Klemensberger**, 13 december 2019

**Renault Captur har varit populär hos konsumenterna men inte hos vårt testlag. Nu kommer en ny version med höjd kvalitet, ny assisterande teknik och mjukare fjädring och som första Renault med det nya laddhybridsystemet E-Tech.**




Renault Captur lanserades 2013 och blev snabbt en storsäljare. 1,5 miljoner exemplar har hittills sålts i 90 länder – avarter för Ryssland, Kina och Sydamerika medräknade. Faktum är att det är den bäst säljande modellen i B-segmentet för suvar i Europa med 215 000 sålda exemplar förra året. Det är lätt att förstå, Captur ser tuff ut. Men om alla de där människorna först läst Teknikens Världs test av bilen i nummer 23/2013 hade nog flertalet valt en annan modell. Hård fjädring, hög ljudnivå, slapp styrning och törstig bensinmotor hörde till plumparna varpå Captur hamnade sist i fyrbilstestet. Vann gjorde huvudkonkurrenten och landsmannen Peugeot 2008.

Klart är i alla fall att formgivarna hos Renault inte har läst ovan nämnda test. Nya Captur för nämligen oblygt över grunddesignen från föregångaren även om bilen nu är elva centimeter längre. Nya Captur bygger på plattformen CMF-B som debuterade med nya Clio, en modell som vi provkörde i somras och som vi inte hade ett ont ord att säga om. Är nya Captur mer än bara ögongodis? Och bryr sig kunderna? 43 procent har enligt Renaults undersökning hittills valt Captur främst för dess design.

Ett varv runt bilen visar att det faktiskt hänt en hel del formmässigt sedan förra generationen. Strålkastarna med LED-teknik fram har märkets nya design med ”tårkanaler” och baktill hittar vi C-formade ljuskällor som ska dyka upp på fler Renault-modeller framöver.

Taket har en så kallad ”flytande design” vid C-stolpens topp, motorhuven har fått tydliga veck, hjulen är större och ur varje vinkel tar Captur för sig i större utsträckning än tidigare, både till form och i faktiskt storlek.




*Modernt C-formade bakljus, lite som hos Volvos sedaner.*

Invändigt har det hänt än mer. Renault har tagit åt sig av kritiken när det kommer till plastig inredning, även om det aldrig har hindrat kunder från att strömma till, understryker man. Innandömet påminner mycket om tidigare nämnda Clio. Designen är utdragen på bredden, förarmiljön är digital och centralt finner vi en vertikal skärm på 9,3 tum som på andra nyare Renault-modeller. Materialen övertygar, överallt. För att pratat klyschor känns det hela mer tyskt än franskt. Man sitter även bättre i nya Captur då dynorna är längre och stolarna mer skålade.

Byrålådan till handskfack är kvar sedan tidigare och även det 16 centimeter skjutbara baksätet, en finess vi är bekanta med sedan första generationen Renault Twingo från det tidiga 1990-talet.

Bagageutrymmet, med dubbla golv, har växt från 377 till 536 liter med baksätesryggen uppfälld (1 275 i nedfällt läge) och knäutrymmet bak har fått 17 millimeter extra.

Ingenjörerna har jobbat en hel del med komfort och uppträdande där ju ”gamlingen” havererade i vårt test. Ljudkomforten är riktigt bra och styrningen har man stramat upp, men att kalla den tajt eller sportig vore att gå allt för långt.

Fjädringen klarar ojämnheter bra men Captur är fortfarande åt det lite stummare hållet. Glöm franskt gung. Vägskarvar, potthål och brunnslock kan dunka igenom vilket blir extra tydligt i lyxversionen Initiale Paris, en modell som inte är aktuell i Sverige. All extra utrustning har tyngt ner bilen och med det har man tvingats styva upp fjädringen, erkänner en ingenjör. Resultatet är en minst sagt skakig upplevelse. I alla fall på usla vägar som det finns gott om här kring Greklands huvudstad Aten även om det finns riktigt fina diton där alla versioner av Captur klarar sig galant.

Den provkörda bilen har den med Daimler utvecklade fyrcylindriga bensinmotorn under huven. Här är den på 130 hästkrafter och är den väntade storsäljaren. Den finns även med ett effektuttag på 155 hästkrafter som kompletteras med en instegare i form av en ny trecylindrig bensinmotor på 100 hästkrafter. Dieselalternativ finns, men de är inte aktuella för Sverige. Det är däremot en laddhybrid som kombinerar en 1,6-liters Nissan-motor på 160 hästar med två elmotorer och ett batteri på 9,8 kWh. Paketet kallas E-Tech, ger 6,5 mils räckvidd på el och kommer till Sverige i juni 2020.




*Ryggstödet är tvådelat, men baksätet är med ett enkelt handgrepp skjutbart. Lastutrymmet är betydligt rymligare än hos föregångaren.*

Jag märker snabbt att 130-hästarsmotorn behöver sitt turbotryck och gubbstoppen blir pinsamt många inledningsvis. Bäst vridmoment kommer förvisso redan vid 1 600 varv/min men man får vara snabb med högerfoten. Stoppen beror också på gaspedalen som ligger långt ner till höger och har en ovanligt plan vinkel.

Bättre går det med dubbelkopplingslådan som är av typen ”by wire”, alltså helt elektrisk, och medför en unik design. Inga länkage behövs, så under mittkonsolen finns på dessa bilar ytterligare ett fack att g(l)ömma saker i.

Med dubbelkopplingslådan kommer även möjligheten till teknik för autonom körning, även om händerna måste vara på ratten. Fuskar du i 13 sekunder blir du bryskt uppmanad att lägga tillbaka kardorna på kringlan. Filhållningsassistenten och den adaptiva farthållaren jobbar perfekt ihop. Bilen lägger sig stadigt i mitten av vägbanan utan att vela och håller avstånd till framförvarande fordon samt håller koll på det som händer bredvid vägen. Systemet kör mjukare än den bäste privatchaufför.

När det gäller assisterande system, personifiering och uppkoppling ligger Captur, liksom tidigare nämnda Clio, i framkant. Bilarna finns också med saker som 360-graderskamera, parkeringsassistans och även fjärrstyrning via mobiltelefon av vissa funktioner.

Nya Captur kommer till Sverige i början av 2020 och ett framtida test får visa om bilen blir en succé – även hos Teknikens Världs testlag.

## Det här är nytt!

**Plattform**: Captur bygger på den till 85% nya plattformen CMF-B.

**Design**: Hållningen är lik föregångaren men tak, strålkastare och baklampor skvallrar om helt ny design.

**Laddhybrid**: Nya drivlinor med laddhybriden i fokus kommer under sommaren 2020.



*Strålkastarna är hos nya Captur av Renaults modernaste snitt med "krokar" och under dessa finns luftkanaler. Hela 80 procent av Captur-bilarna säljs med olikfärgat tak, och det finns flera olika kombinationer att välja mellan, som bilden visar.*

## Tre frågor



***Antoine Blanc*** *– chefsingenjör B-segmentet, Renault.*

**Den nya plattformen är framtagen för flera olika typer av drivlinor. Får vi se en helt eldriven Captur?**

– Plattformen går att anpassa för olika drivlinor som förbränningsmotorer och laddhybrider samt eldrift. Någon eldriven Captur finns dock inte med i planeringen ännu. Vi vill gärna att elbilsmodellerna ska vara unika.

**Finns det någon baksida med flexibla plattformar? Är ni begränsade i ert konstruerande?**

– Den stora fördelen är att kapa kostnader och utvecklingstid. Visst finns begränsningar, vi kan inte tänka helt fritt.

**På vilken punkt tycker du nya Captur överglänser sin föregångare?**

– Om vi bortser från själva designen så är det den höjda kvalitetskänslan invändigt, de assisterande systemen och uppkopplingen. All teknik samarbetar och detta krävde en ny plattform. Man kan inte bara addera detta på en gammal.



*”Flytande” tak hör till de nya designgreppen.*

**Renault Captur TCe 130 GPD**

**Pris**: 230 900 kronor, säljstart januari 2020.

---

**Motor**: Bensin. Tvärställd 4-cyl radmotor med 2 överliggande kamaxlar. 4 ventiler per cylinder. Kamkedja. Turbo. Kompression 10,6:1. Borrning/slag 72,2/81,3 mm, cylindervolym 1 333 cm3. Max effekt 130 hk (96 kW) vid 5 000 r/min, max vridmoment 240 Nm vid 1 600 r/min.

---

**Kraftöverföring**: Motor fram, framhjulsdrift. 6-växlad manuell låda, alt. 7-växlad dubbelkopplingslåda.

---

**Fjädring/hjulställ**: Fram fjäderben med undre triangellänk. Bak torsionsaxel.

---

**Styrning**: Elmotordriven servo. Vändcirkel 11 meter.

---

**Bromsar**: Skivor fram (ventilerade), trummor bak. Antisladdsystem.

**Hjul**: Lättmetallfälg. Fälgbredd 7 tum, däck 215/55 R18.

---

**Mått/vikt (cm/kg)**: Axelavstånd 264, längd 423, bredd 180, höjd 157, spårvidd f/b 156/154. Markfrigång 17,4. Tjänstevikt 1 234, maxlast 541, max släpvagnsvikt 1 200. Tank 48 liter. Bagagevolym (VDA-liter) 536-1 275 liter.

---

**Fartresurser**: Acceleration 0-100 km/h 10,6 s, toppfart 195 km/h.

---

**Bränsleförbrukning (WLTP)**: Uppgifter saknas. CO2 141 g/km.

---

**Garantier**: Nybil 5 år, vagnskada 3 år, rostskydd 12 år, assistans 5 år.

---

**Skatt**: 4 157 kronor per år under de tre första åren, därefter 1 020 kronor per år.

## Rivaler



### Peugeot 2008 PureTech 130

Huvudkonkurrenten från Peugeot kommer även den i ny version, men tidigast i slutet av 2019. Bensinmotorn är trecylindrig men även en helt eldriven version ska lanseras.
Pris: 264 900 kronor (dagens version).




**Skoda Kamiq TSI 150 Style**
Mellanmotorn har mer hästar än Captur. Nivån Style är jämförbar med den provkörda versionen. Dubbelkopplingslåda finns men ingen form av elektrifiering.
Pris: 255 100 kronor.

**Renault Captur 2020**
**43 bilder**



*Formspråket känner vi igen från nyligen lanserade Clio. Materialen övertygar.*



*Dubbelkopplingslådan saknar mekanisk koppling till växelreglaget och skapar extra utrymme under konsolen.*

## 10. Svenske miljardärens nya Rolls-Royce - med en miljon stygn

Redaktören bytbil 2019-12-14

**”Rose Phantom” specialbeställd med blommor och rosor överallt**




***FILM:*** ***https://youtu.be/LfUTGRFQJH0***

Svenske miljardärens nya Rolls-Royce med blommor och en miljon stygn har blivit en världsnyhet och hyllas i flera tidningar.

Tillsammans med sin familj har han designat ”Rose Phantom” med broderade rosor som täcker bilens inre.

– När jag började som företagare på fria marknaden tänkte jag att min nästa bil ska vara en Rolls-Royce, det tog mig 35 år att uppnå drömmen, säger Ayad Al Saffar, entreprenören bakom Ur & Penn, till Rolls-Royce.

Rolls-Royce berättar nu om sin senaste kreation Rose Phantom och visar upp vackra bilder på den exklusiva och unika bilen. Interiören till bilen är skapad med en miljon stygn. Bakom den nya skapelsen ligger den svenske miljardören och entreprenören Ayad Al Saffar, ägare till klockkedjan Ur & Penn.

Al Saffar älskar blommor, två av hans barn är döpta efter blommor, och beställde Rolls-Roycen med blommor och rosor i hela bilen.

Bilen är framtagen av Rolls-Royce specialavdelning Bespoke, och det är en av de mest exklusiva bilar som företaget någonsin har byggt. Eller ska vi säga sytt, för det gick åt en miljon stygn för att få inredningen att blomma. En av inspirationskällorna har varit Rose Garden på Home of Rolls-Royce i Goodwood, West Sussex. Där odlas den så kallade Phantom Rose. Den är unik för Rolls-Royce och odlas av den brittiska rosförädlaren Philip Harkness och används bara vid speciella tillfällen.

När du öppnar dörrarna till bilen möter du först broderiet på insidan av bakdörrarna, men det är inte förrän du tagit plats i kupén du ser hela omfattningen av det enorma arbetet. Hela bilen är full av broderade rosor i olika stadier, från knopp till full blom. Dessutom är taket fullt med blommar som belyses med fiberoptiskt ljus.



Al Saffars familj har varit högst delaktiga i framtagandet av bilen. Enligt Business Insider har dottern Magnolia tagit fram nyansen Peacock Blue med en karosslinje som flätas ihop till en rosstam.

– Jag ville ha blommor och rosor överallt. Det blev ett fantastiskt konstverk, säger Ayad Al Saffar.

Även Rolls-Royce själva är påtagligt stolta över skapelsen som svensken beställde.

– Våra extraordinära hantverkare på Home of Rolls-Royce har med denna bil uppnått något som bara kan beskrivas som sublimt. Detta är utan tvekan en av de största Rolls-Royce-Phantoms i sin generation, säger Rolls-Royce VD Torsten Müller Ötvös i ett uttalande.

Den svenske ägaren meddelar att han aldrig någonsin kommer att sälja sin Rolls-Royce. Ayad al Saffar kom till Sverige 1984 som flykting från krigets Libanaon. Han började som bärplockare och dörrförsäljare och har byggt upp ett företagsimperium från två tomma händer. Han övergick efter ett tag till att sälja klockor på torgmarknader i Sverige och kunde så småningom köpa den förlusttyngda klockkedjan Ur & Penn. Han lyckades vända förlusten till vinst och i dag har hans företag över 3000 anställda.

– Jag fick fem klockor av en vän som jag lyckades sälja, och då bestämde jag mig att jag ska bli kung av klockor i Sverige, säger han i Rolls-Royces film.



Klassiker

## 11. Dubbeldäcken

Publicerad 2019-12-15 9:00

**Text Mårten Carlsson**

**Speedlines JJD "Twin Tyre system" med dubbla däck på en fälg skulle man få överlägset fäste i alla situationer.**




En revolutionerande design som inte verkar revolutionerat nånting alls egentligen. Vart tog dom vägen och har någon sett några Twin tyres monterade på en bil nån gång?

## 12. Grattis Spider!

Publicerad 20 december 2009

**Text Carl Legelius**

**Den 20 december har Moses och Israel namnsdag. Och Spider. Från Klassikerkalendern, du vet. Grattis Renault, Ferrari, Fiat och Alfa. Spider.**




Spider är beteckningen på den karosserityp som på engelska brukar kallas roadster. På italienska heter det spider, ibland stavas det spyder för att inte förväxlas med en spindel.

I vissa fall har Spider blivit ett modellnam, i andra fall bara en förklarande beteckning av samma typ som kombi eller sedan, efter det riktiga namnet.

Ferraris öppna alternativ, med tygtak, bär det raffiga tillägget Spider. Ibland inbakat mer eller mindre i modellnamnet, som exempelvis GTS, där S markerar Spider. Jämför med GTB, B som i Berlinetta, alltså en täckt kaross.

På liknande sätt förhåller det sig med Fiat. En Fiat Spider är en 124 Spider. Och Alfa Romeos första Spider är mer noggrant uttryckt en Giulietta Spider. Renault då? Sport Spider hette den. Men visst, det lanserars modeller med enbart Spider som modellnamn. Som Alfa Romeo Spider.



*Alfa Romeo Giulietta Spider byggdes mellan 1955 och 1962.*



*Nästa generation Spider från Alfa kallades först Duetto,*
*men snart blev det Spider.*




*Alfa Spider levde länge och genomgick många faser. 1982 kom Aerodynamica med spoiler både fram och bak samt en tidsenlig digitalklocka på mittkonsolen.*




*Sista upplagan av Alfas bakhjulsdrivna Spider kom 1990 och hade en helt ny akter. S4 brukar den kallas.*



*Efterträdaren hette också Spider men var framhjulsdriven.*



*Fiat Spider var riktad direkt mot den amerikanska marknaden, men såldes sporadiskt i lite olika europeiska länder. Mekaniken var rättfram, hämtad från 124-modellen, den som sedemera blev VAZ. Den sportiga formen var ett verk av Pininfarina, som 1982 tog över hela ansvaret för modellen och kallade den Spidereuropa. Den hade tillverkats i Pininfarinas fabrik sedan debutåret 1966, så rutinen var det inget fel på. 198 000 exemplar tillverkades.*



*Ferrari har länge benämnt sina öppna bilar som Spider, detta är en 360 Spider.*




*Renault Sport Spider tillverkades tillverkades i få exemplar, färre än 2 000, i slutet av 1990-talet. Ett kompromisslöst sportredskap som byggdes hos Alpine i Dieppe och som gick att få antingen med eller utan vindruta. Motorn kom från Renault och var på två liter och knappt 150 hk, men det räckte fint eftersom bilen var så sanslöst lätt.*

**Läs mer om:**

Laudas Spider
Niki Lauda gav lite draghjälp åt Alfa Romeo Spider 2

Alfa Romeo Spider: Långlivad ungdom
Alfa Romeo Spider tillverkades i rekordlånga 27 år! De äldsta exemplaren är de mest eftertraktade och därmed dyraste. men det går fortfarande att hitta 80-talare till förvånansvärt lågt pris. 3

Tjugotvå somrar senare
Sportbilar brukar byta ägare ofta men inte den här. Bo Legelius har ägt sin Alfa Romeo sedan 1986.

**SLUT**